

Ἐπὶ τοιούτων βάσεων πρέπει, ἡδη δτε είνε καιρὸς καὶ ἔδόθη ἡ πρὸς τοῦτο ἀφορμή, νὰ ἐδρυθῇ τὸ Ταμείον Συντάξεων τῶν Σιδηροδρομικῶν ὑπαλλήλων, ἕδρυμα δυνάμενον ν' ἀσφαλίσῃ καὶ δώσῃ δ, τι ὑπόσχεται, ἐπ' ὀφέλειᾳ τῶν τε Ἐταιρειῶν καὶ τῶν ὑπαλλήλων.

Δ. Α. ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ
Νομομητανικός.

ΤΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ ΤΗΣ ΟΔΟΥ

ΚΑΙ ΑΙ

ΚΑΤ' ΑΥΤΟ ΛΗΦΘΕΙΣΑΙ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Κατὰ τὸ ἔσχάτως (11-18 Ὁκτωβρίου 1908 ν.) ἐν Παρισίοις συγκροτηθὲν διενένες συνέδριον, καθ' ὅ συνεζητήθησαν πάντα τὰ ζητήματα τὰ ἀφορῶντα τὴν κατασκευήν, συντήρησιν καὶ ἐκμετάλλευσιν τῶν ὁδῶν, τὰ ἔξῆς συμπεράσματα συνήχθησαν:

A. Κατασκευὴ καὶ ἐκμετάλλευσις.

1. Η ὁδὸς ὡς νῦν κατασκευάζεται (ὑπόβαθρον, ἐκλογὴ ἐπιστρώσεως, μέθοδοι κατασκευῆς, δαπάνη κλπ). — Ἐπὶ ἑνὸς ἑκάστου τῶν ζητημάτων τούτων διάφορα συμπεράσματα ἐκ τῆς συζητήσεως συνελέγησαν, γενόμενα δεκτὰ ὑπὸ τοῦ συνεδρίου κυρίως παρεδέχη τοῦτο ὅτι ἐν γένει σήμερον τὰ ὑπόβαθρα τῶν ὁδῶν εἴνε ἀνεπαρκοῦς ἀντοχῆς, καὶ ἐφιστᾶ τὴν προσοχὴν τῶν κατασκευαστῶν ἐπὶ τῆς θεμελιώσεως ἐφ' ἡς τὸ δόδοστρωμα ἐπιστρώννυται, ἥτις δέον νὰ προετοιμάζηται μετὰ πολλῆς φροντίδος καὶ ἐπιμελείας ὥστε νὰ ἀντέχῃ τελείως εἰς τὰς φορτίσεις, κινητὰς καὶ μή, εἰς ἀς προοϊζεται. Τὸ συνέδριον συνιστᾶ ἴδιαιτέρως τὴν κατασκευὴν ὑποστρώματος ἐκ σκιφροκονιάματος πάχους 10 ἔως 15 ἔκ. προκειμένου περὶ δόδοστρώματος ἐκ λιθίνων πλινθίδων ἔστω καὶ μεγάλου τύπου.

2. Γενικαὶ μέθοδοι συντηρήσεως (δόδοστρώματα σκιφροστρωτα, λιθόστρωτα, διάφορα ἄλλα). — Εὑρεῖται ἔγενετο συζήτησις μεταξὺ τῶν ὑποστηριζόντων τὴν συντήρησιν κατὰ γενικὰ τημήματα κυλινδρούμενα καὶ τῶν προτιμώντων τὰς μερικὰς ἐπισκευὰς τοῦ δόδοστρώματος (ἀμέσως μόλις τοῦτο καταστραφῆ κατὰ θέσεις). Ἡ διαφορὰ αὗτη γνωμῶν μεταξὺ τῶν μηχανικῶν γνωστῶν εἴνε ὅτι ἀπὸ πολλοῦ χρονολογεῖται: ἐν τούτοις φαίνεται ὅτι ἔσχάτως οἱ ὑποστηρίζοντες τὰς μερικὰς διορθώσεις τῶν δόδοστρω-

μάτων κατὰ πολὺ ἥλαττώθησαν τὸν ἀριθμόν, τῆς μεθόδου τῆς πληρούσεως τῶν κοιλοτήτων διὰ σκίρρων κοπανιζομένων καὶ τῆς διανομῆς αὐτῶν ἐπὶ τῶν τημμάτων τῶν μᾶλλον ἔργαζομένων μὴ συναδούσης πλέον πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς σημερινῆς κυκλοφορίας.

Ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου ἡ ἀπόφασις τοῦ συνεδρίου ὑπῆρξεν: γενίκευσις τῆς ἀφαρμογῆς τῆς κατὰ τημάτα γενικῆς συντηρήσεως τῆς ὁδοῦ, περιοριζομένης τῆς μεθόδου τῶν μερικῶν ἐπισκευῶν μόνον διὰ τὴν ἔξαλεψιν τῶν μεγαλειτέρων κοιλοτήτων τοῦ ὁδοστρώματος.

3. Καταπολέμησις τοῦ κονιορτοῦ καὶ τῆς φθορᾶς τοῦ ὁδοστρώματος. — Κατὰ βάθος περὶ τὸ σημεῖον τοῦτο περιεστράφησαν ἀπασι αἵ ἐν τῷ συνεδρίῳ συζητήσεις αἵ ἀπαντήσεις ἐπὶ τοῦ ζητήματος τόσῳ αἵ δι' ἐκθέσεων ὑποβληθεῖσαι δσφ καὶ αἱ κατὰ τὰς συζητήσεις διατυπωθεῖσαι, ὑπῆρξαν πάμπολαι. Ἰδού τὶ τὸ Συνέδριον ἐπὶ τούτου παρεδέχθη:

α. Συνιστᾶται δόδοστρωμα ἐκ λιθίνων πλινθίδων ἡ οἰαδήποτε ἄλλη ἐπιστρωσις τελειοποιημένου συστήματος δι' ὁδούς κυκλοφορίας μεγάλης βαρέων ὀχημάτων.

Ἡ σύστασις ὡς διατυποῦται εἴνε δμολογουμένως λίαν ἔλαστικὴ καὶ οὐδὲν σαφῆς διδάσκει ἐπὶ τῆς ἐκλογῆς τοῦ καταλληλοτέρου ἐπιστρώματος δι' ὁδούς κυκλοφορίας ὡς ἀνωτέρῳ δρίζεται, ἀφ' οὐ παρὰ τὰ ἐκ λιθίνων πλινθίδων δόδοστρωματα οὐδὲν ἔτερον ἀποκλείεται, ἀρκεῖ τὸ σύστημα αὐτοῦ νὰ εἴνε τελειοποιημένον φανερὸν δτι τὸ Συνέδριον διὰ τῆς ἀνω ἀποφάσεώς του ἀποκλείει τὸ σκιφρόστρωμα δι' ὁδούς τοιαύτας, μὴ θελῆσαν νὰ προτιμήσῃ τοῦτο ἡ ἔκεινο ἐκ τῶν λοιπῶν συστημάτων, καίτοι ἡ συζήτησις ἐπὶ τοῦ προκειμένου ὑπῆρξεν εὐρεῖα καὶ μακρά.

β. Συνιστᾶται ἡ γενίκευσις τοῦ διὰ μηχανημάτων καθαρισμοῦ τῶν δόδοστρωμάτων καὶ τοῦ καταβρέγματος αὐτῶν δι' ὕδατος ἔλαφρῶς ἐπιχυνομένου κατὰ μικρὰ χρονικὰ διαλλείμματα δμοίως συνιστᾶται πρὸς τοῦτο ἡ ἀφαρμογὴ συστημάτων ἐπιστρώσεως δεινοκολυνούσης τὸν διὰ σαρῶδρων καθαρισμὸν καὶ τὴν ἀφαίρεσιν τῆς λάσπης.

Ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου, ψηφισθέντος ἐν τῷ Συνεδρίῳ ἐσπευσμένως πως, πολλοὶ μηχανικοὶ ἔχουσι γνώμην δλως ἐναντίαν φρονοῦντες δτι κατάβρεγμα δι' ὕδατος μὴ μετὰ δυνάμεως ἔξακοντιζομένου παρὰ τὸ καθαρισθησόμενον δόδοστρωμα εἴνε δυνατὸν νὰ ἔχῃ λαμπρὰ ἀποτελέσματα εἰς τὰ σκιφρόστρωτα καταστρώματα τῶν δόδῶν, ἀλλὰ εἴνε ἥκιστα ἐνδεδειγμένον διὰ τοιαύτας ἀσφαλτόστρωτα, ξυλόστρωτα, λιθόστρωτα καὶ πισσωτὰ σκιφρόστρωτα. Ἐπὶ τῶν

τελευταίων τούτων εἰδῶν ὄδοστρωμάτων προτιμητέον τὸ κατάβρεγμα διὰ μεγάλης ποσότητος ὑδατος ἐκσφενδονίζομένου μετὰ μεγάλης δυνάμεως, τὸ δποῖον παρασύρει πᾶν ἔχος λάσπης καὶ ἄλλης οιασδήποτε ἀκαθαρσίας ἔξαφαντίζον πᾶν αἴτιον ἐνδεχομένης διοισθήσεως τῶν διαβατῶν καὶ ὑποζυγίων καὶ συντελοῦν εἰς τὴν ταχυτέραν ἀποχήρασιν τοῦ καταστρώματος, τῆς διαρκοῦς ὑγρασίας οὕσης ἐπιβλαβοῦς ὃσον ἀφορᾷ τὴν διατήρησιν αὐτοῦ. Καταβρέγματα τοιαῦτα ἔντατακά, ἔστω καὶ ἐάν μεταξὺ δύο διαδοχιῶν μεσολαβεῖ μέγα σχετικῶς διάστημα χρόνου, ἀρκοῦσιν δπως ἀποκαθαιρούσι τὰ ὄδοστρωμάτα ταῦτα ἀπὸ τῆς ἀλλοθεν ὑπὸ τῶν διαβατῶν, ὑποζυγίων καὶ ἀμάξῶν μεταφερομένης λάσπης καὶ κόνεως, τῆς μόνης θεωρητέας εἰς ταῦτα.

γ. Τὸ Συνέδριον ἀνεγνώσιεν ὅτι τὰ διάφορα πισσοῦχα καὶ ἐλαιοῦχα μίγματα καὶ ἄλλα εἴτητα ἄλατα κ.λ.π. δυνατὸν νὰ ἔχωσι καλὰ ἀποτελέσματα ὃσον ἀφορᾷ τὴν καταπολέμησιν τοῦ κονιορτοῦ ἄλλα ἡ ἐνέργειά των εἰνε δυστυχῶς πολὺ βραχιχρόνιος· μέχρι τοῦδε ἡ χρησιμοποίησις αὐτῶν κρίνεται τελεσφόρος μόνον εἰς ὅλως εἰδικάς περιπτώσεις (αὐτοκινητοδρόμια, ποδηλατοδρόμια, δι' ἐπιστρωσιν τημημάτων ὄδοστρωμάτων ἐν ἕσταταις κλπ.). Ἐν τοσούτῳ συνιστᾶται ἡ ἔξακολούθησις τῶν ἀρξαμένων πειραμάτων, τόσῳ διὰ τῶν ὑλικῶν ὃν μέχρι τοῦδε ἐγένετο χρῆσις εἰς ταῦτα δσφ καὶ δι' ἄλλων κατὰ τὸ μέλλον προταθησομένων.

Ἐπίσης, διὰ τὸ ζῆτημα τοῦτο τῆς καταπολεμήσεως τοῦ κονιορτοῦ, συνιστᾶται ἡ δενδροφύτευσις τῶν κρασπέδων ἐνθεν κάκεῖθεν τοῦ ὄδοστρωμάτος.

δ. α) "Οσον ἀφορᾷ τὴν χρησιμοποίησιν τῆς πίσσης: Τὸ Συνέδριον ἀνεγνώσιεν ὅτι ἡ πίσσωσις τοῦ ὄδοστρωμάτος εἰνε μέσον ἀποτελεσματικὸν ἐναντίον τῆς παραγωγῆς κονιορτοῦ καὶ ὅτι ἀποτελεσματικῶς προστατεύει μέχρι ὁρισμένου τινὸς σημείου τὸ ὄδοστρωμα ἀπὸ τῆς καταστρεπτικῆς ἐνεργείας τῶν κυκλοφορούντων δημημάτων καὶ πρὸ παντὸς τῶν αὐτοκινήτων.

β) "Οσον ἀφορᾷ τὴν παρένθεσιν τῆς πίσσης ἐντὸς τοῦ σώματος τοῦ ὄδοστρωμάτος: Τὰ μέχρι σημερὸν γενόμενα ἐπὶ τούτου πειράματα δὲν εἰνε ἀρκετὰ δπως κριθῶσιν ὡρισμένως τὰ ἐπιτευχθέντα ἀποτελέσματα. Τὸ Συνέδριον συνιστᾷ τὴν ἔξακολούθησιν τῶν πειραμάτων, λαμβανομένης ὑπὸ ὅψιν τῆς ἐπὶ τούτου κτηθείσης ήδη πέιρας εἰς διαφόρους χώρας.

Ἡ τετάρτη αὗτη εὑρῆ ἦν τὸ Συνέδριον διετύπωσε, διακρίνει δικαίως τὴν ἐν Γαλλίᾳ λίαν διαδεδομένην πίσσωσιν τοῦ καταστρώματος ἀπὸ τῆς ἀγγλικῆς μεθόδου, ἡτις συνισταται εἰς

τὴν κατασκευὴν τοῦ ὄδοστρωμάτος διὰ σκίρων προηγουμένως ἐπιπισσωθέντων καὶ οὐχὶ εἰς τὴν ἐπὶ τοῦ ἡδη κατεσκευασμένου ὄδοστρωμάτος ἐπίχυσιν πίσσης θερμῆς.

Κατὰ τὴν γαλλικὴν μέθοδον ἀφ' οὗ καλῶς ἀπὸ πάσης ἔνης οὐσίας τὸ ὄδοστρωμα καθαρισθῇ, ἐπιχύνεται ἐπ' αὐτοῦ πίσσα ζέουσα μετὰ δυνάμεως ὃστε νὰ διεισδύῃ ἐντὸς τοῦ σώματος αὐτοῦ. Κατὰ τὴν ἀγγλικήν, τὰ σκίρρα ὑποβάλλονται εἰς θερμοκρασίαν τοιαύτην ὃστε πᾶν ἔχοντος ζεούσης ξεπομπή, βυθίζονται εἰτα ἐντὸς πίσσης ζεούσης ἔξης παμμέλανα ἔξαγονται, ἀφίενται ἡμέρας τινὰς ὑπὸ τὴν ἐπίδρασιν τοῦ ἀέρος (δι' ὁξείδωσιν) καὶ μετὰ ταῦτα χρησιμοποιοῦνται πρὸς κατασκευὴν τοῦ ὄδοστρωμάτος. Ἡ γαλλικὴ μέθοδος εἰνε ἡ πίσσωσις (goudronnage) τοῦ ὄδοστρωμάτος· ἡ ἀγγλική, ἡ πισσοσκιρρόστρωσις τῆς ὁδοῦ (tarmacadam).

Οἱ ἄγγλοι μηχανικοὶ δείκνυνται λίαν ἱκανοποιημένοι ἐκ τοῦ ὑπὸ αὐτῶν ἐν ἔφαρμογῇ συστήματος τοῦ ὄποιου τὸ μόνον μειονέκτημα εἰνε τὸ σχετικῶς πολυδάπανον: 0,36 ἔως 0,48 φρ. κατὰ τετρ. μέτρ. ἔναντι τῶν 0,10 ἔως 0,12 τῶν ἀπαιτουμένων διὰ τὴν πίσσωσιν. Δὲν ἀπεδείχθη εἰσέτι ἐάν ἡ διαφορὰ τῆς δαπάνης ἐπὶ πλέον ἴσοσταθμίζεται ἐκ τῆς μεγαλειτέρας διαρκείας τῆς πισσοσκιρρόστρωσεως· ἀπ' ἐναντίας, κατὰ τὴν γνώμην γάλλων μηχανικῶν, ἡ πίσσωσις δικαιολογεῖ πληρέστατα τὴν ἐπιτυχίαν τῆς διὰ φθορᾶς τοῦ ὄδοστρωμάτος πολὺ βραδείας.

4. Ἡ ὄδος τοῦ μέλλοντος. — Μία ἐκ τῶν πρώτων φροντίδων τοῦ Συνεδρίου ὑπῆρξεν νὰ ἐπιστήῃ τὴν προσοχὴν τοῦ κονιοῦ ἐπὶ τῶν, ὑπὸ προσώπων τινῶν, σπειρωμένων ὑπερβολῶν, ὑποστηριζόντων ὅτι διὰ βίσος τῶν ὑφισταμένων ὄδοστρωμάτων, ὃς νῦν κατασκευάζονται, δὲν εἰνε δυνατὸν είλημή νὰ εἰνε πολὺ βραχὺς ὃς ἐκ τῆς μεγάλης κοπώσεως ἦν ὑφίστανται διὰ τῶν διελεύσεων τῶν αὐτοκινήτων. Τούλαχιστον πεντήκοντα διαβάσεις αὐτοκινήτων, ἐν πλήρει ταχύτητι βιανόντων, ἀπαιτοῦνται καθ' ἐκάστην ἡμέραν δπως τὸ ὄδοστρωμα ἀρχίσῃ νὰ ὑποφέρῃ· ἀλλὰ δόδοι τοσούτῳ ὑπὸ αὐτοκινήτων συνχαζόμεναι εἰνε ἐλάχισται τὸν ἀριθμόν.

Ἐπὶ τοῦ προκειμένου ζῆτηματος τὸ συμπέρασμα τῆς γενομένης συζητήσεως ἐν τῷ Συνέδριῳ ήτο, ὅτι ἡ σημερινὴ ὄδος ἐν ταῖς πλείσταις περιστάσεσιν εἰνε εἰσέτι ἐπαρκής.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν ὄδὸν πολυτελείας, εἰς ἥν ἐδόθη τὸ δνομα: ὄδος τοῦ μέλλοντος, τὸ Συνέδριον συνιστᾶ τὰ ἔξης, ὃς πρὸς τὸν τρόπον κατασκευῆς: Κύρτωμα ὄδοστρωμάτος μικρόν, πλάτος ἐλάχιστον αὐτοῦ 6 μ., κλίσις κατὰ μῆκος μικρά, δμαλὴ ἀπὸ κλίσεως εἰς κλίσιν με-

τάπτωσις, ἀκτίς καμπύλων δοφ τὸ δυνατὸν μεγαλείρα (τούλαχιστον 50 μ.), κατάργησις τῶν καμπύλων ἐπιστροφῆς, διασταυρώσεις τελείως δραταὶ μὴ ἀποφυπτόμεναι ὑπὸ ἐμποδίων οἰσταδήποτε φύσεως, ἀποφυγὴ ἰσοπέδων διαβάσεων ἐφ' ὅσον δυνατὸν ἡ διὰ σημάτων καλῶς προφυλασσόμεναι ἡμέρας τε καὶ νυκτός, ἐπίστρωσις πεπισσωμένη ἡ δόδοστρωμα λιθόστρωτον ἡ πισσοσκιρρωτόν.

B. Κυκλοφορία καὶ ἐκμετάλλευσις.

1. Ἀποτελέσματα τῶν κατὰ τὰ νεώτερα συστήματα κυνουμένων ἀμαξῶν ἐπὶ τοῦ δόδοστρώματος. — Δύο ἔχθροι τοῦ δόδοστρώματος εἰνεὶ ἡ ταχύτης καὶ ἡ φόρτισις. "Οσον ἀφορᾶ τὸν περιορισμὸν τῆς ταχύτητος τῶν αὐτοκινήτων τὸ Συνέδριον οὐδεμίαν εὐχὴν ἔξέφρασεν, ὅσον ἀφορᾶ δύμας τὴν φόρτισιν τοῦ δόδοστρώματος τὸ Συνέδριον συνιστᾶ ὅπως ἀπαγορευθῇ ἡ χρῆσις ἥλων καθηλωμένων ἐπὶ τοῦ ἔλαστικοῦ παχέος ἔξωτάτου περιβλήματος τοῦ τροχοῦ (ἐπὶ σκοπῷ ἀποφυγῆς διλιθήσεων) μεγάλης ἔξοχῆς μάλιστα προκειμένου περὶ βαρέων φορτηγῶν ἀμαξῶν ἡ περὶ αὐτοκινήτων ἀμαξῶν χρησιμευουσῶν πρὸς ἔλειν ἄλλων, συνιστᾶ ὅπως γίνηται χρῆσις ἐπισώτρων τελείως λείων, ἐκτὸς ἐν περιστάσεσιν ὅλως ἔξαιρετικας καὶ ἐπὶ τμημάτων καταλλήλως ἔκλεγέντων.

Ἡ φόρτισις ἐγένετο παραδεκτὸν ὅπως μὴ ὑπερβαίνῃ τὰ 150 χρ. ἀνὰ ἔκατον πλάτους ἐπισώτρων. Ἐπίσης ἀνεγνωρίσθη ὡς ἀναγκαῖον ὁ περιορισμὸς τοῦ βάρους ἀνὰ ἀξονα, διότι τὰ πολὺ πλατέα ἐπίσωτρα δὲν πιέζουσι τὸ ἔδαφος διμοιομόρφως, εἰς τρόπον ὥστε μόνον ἡ μεγίστη θλίψις δέον νὰ ληφθῇ ὑπὲρ ὅψιν· τὸ βάρος τοῦτο ὁρίζεται κατωτέρῳ.

2. Ἐπίδρασις τοῦ δόδοστρώματος ἐπὶ τῶν δχγμάτων. — Ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου τὸ Συνέδριον κατόπιν τῆς γενομένης συζητήσεως συνεπέρανεν: ὅταν, διά τινα λόγον οἰονδήποτε, τὸ δόδοστρωμα τῆς δόδου εἰνεὶ κατασκευῆς δυσενοίης ὡς πρὸς τὰς αὐτοκινήτους ἀμάξας, καὶ αὐτὴ ἡ δόδος ὑποφέρει ἐπὶ τῆς τοιαύτης καταστάσεως τῶν πραγμάτων.

Τὸ συμπέρασμα οὖδὲν ἄλλο εἶνε ἡ διατύπωσις τοῦ ἀξιώματος τῆς δράσεως καὶ ἀντιδράσεως δοφ ὑποφέρει ἡ αὐτοκινήτος ἀμάξα βαίνουσα ἐπὶ δόδοστρώματος μὴ εὐνοϊκοῦ διὰ τὴν κύλισιν αὐτῆς, τόσον ὑποφέρει καὶ τὸ δόδοστρωμα ἐκ ταύτης. Τὸ δεύτερον Συνέδριον ἵστως σωρέστερον ἀποφανθῇ ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου· ὅταν κατασταθῶσιν ἀκριβέστερον γνωσταὶ αἱ ἀντιστάσεις κυλίσεως αἱ ὀφειλόμεναι εἰς τὰς ἐπιπολαῖους παραμορφώσεις τοῦ δόδοστρώμα-

τος καὶ τοῦ ἐπισώτρου τῶν ἀμάξων, καθὼς καὶ ἡ ἐπὶ τούτων ἐπιφροὴ, τῆς ἀναρτήσεως τῶν κιβωτίων, θὰ γίνῃ δυνατὴ ἡ διατύπωσις συμπεράσματος μᾶλλον ὠδιομένου καὶ ἐνδιαφέροντος ὅσον ἀφορᾷ τὰ διάφορα συστήματα ἐπισώτρων καὶ ἀναρτήσεων.

3. Σήματα τῆς δόδου. — Κατόπιν συζητήσεως λιαν ζωηρᾶς ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου, οἱ ἐν τῷ Συνεδρίῳ ἀντιπρόσωποι τοῦ: Automobile-Club καὶ Touring-Club ἔμειναν σύμφωνοι δύποτε περιορισμῶν εἰς τέσσαρα τὰ σήματα:

- a. Σήμα κωλύματος ἐγκαρδίως ἐπὶ τῆς δόδου.
- b. Σήμα καμπύλης προσεπιστρεφούσης.
- c. Σήμα ἰσοπέδου διαβάσεως.
- d. Σήμα ἐπικινδύνου διασταυρώσεως.

4. Ὑπηρεσία μηχανικῶν μεταφορῶν ἐπὶ τῆς δόδου (μεταφορὰὶ βιομηχανικοί, μεταφοραὶ ἐπιβατῶν, τροχιαὶ τροχιοδρόμων κλπ.). — Τὸ Συνέδριον ἀνεγνώρισεν ὅτι ἡ δι' αὐτοκινήτων μεταφροδόρομον προσπελαζόμενα προώρισται μεγάλως νὰ ἔχει πρετετήσῃ τοὺς κατοίκους τούτων. 'Ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου τὸ Συνέδριον ἔξέφρασε τὴν ἔχης εὐχὴν: οἱ ἀξονες τῶν δχγμάτων ἀτινα προορίζονται εἰς τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν δὲν πρέπει νὰ φορτίζωνται πλέον τῶν 4 τόν. ἔκαστος· ἡ ταχύτης αὐτῶν πρέπει νὰ κανονισθῇ τὸ πολὺ εἰς 25 χμ./ῶρ. Τὸ δριον φορτίσεως ἀνὰ ἀξονα ὁρίσθη εἰς 5 τόν. δι' ἀμάξας βαρείας φορτηγάς καὶ δι' ἀμάξας αὐτοκινήτους συρόντας δχγμάτα ρυμουλκούμενα προωρισμένα διὰ μεταφορὰς βιομηχανικάς· ἡ μέση ταχύτης δι' αὐτᾶς ὁρίσθη εἰς 16 χμ./ῶρ. καὶ ἡ μεγίστη εἰς 25 χμ./ῶρ.

"Οσον ἀφορᾶ τὰς τροχιὰς τῶν τροχιοδρόμων ἐγένετο παραδεκτὸν δύποτε αὐται τοποθετῶνται ἐφ' ὅσον δυνατὸν εἰς στάθμην ὑψηλοτέρων τῆς τοῦ λοιποῦ καταστρώματος τῆς δόδου.

Γ. Π. ΒΟΥΓΙΟΥΚΑΣ

ΚΑΤΑΚΡΗΜΝΙΣΙΣ ΚΑΙΝΟΔΟΧΩΝ

'Ἐν Λαυρείῳ ἐσχάτως κατέχομνίσθησαν τέσσαρες μεγάλαι πλινθόδημητοι καπνοδόξοι τῆς Εταιρείας τῶν Μεταλλουργείων Λαυρείου, μὴ πλέον χρησιμεύονται, διὰ τρόπου οίκονο μετατέρον παντὸς ἐτέρου καὶ τοιούτου ὥστε μετὰ τὴν πτῶσιν αἱ πλεῖσται τῶν πλινθῶν νὰ παραμένωσιν ἀκέραιοι καὶ δῆ καὶ ἐλεύθεροι κονιάματος, ἔτοιμοι πρὸς χρησιμοποίησιν. 'Ο τρόπος οὗτος ἀξιος μνείας ἔκτιθεται ἀμέσως: